ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE 2003-2007
SOMMAIRE DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2003
SOMMAIRE DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2003

Le 12 février 2003

Administration de pilotage des Grands Lacs

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE 2003-2007,
DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2003 ET
DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2003
COMME ILS ONT ÉTÉ APPROUVÉS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS
ET LE CONSEIL DU TRÉSOR
LE 12 DÉCEMBRE, 2002 C.T. rec. 830192

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, constituée en société à responsabilité limitée en mai 1972 et maintenue en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Jusqu'au 1er octobre 1998, elle exerçait son activité sous le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. Conformément à la *Loi maritime du Canada* qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, elle a acquis le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs et est réputée avoir été établie en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État et est désignée à l'annexe III, première partie, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a amorcé un processus visant à abandonner sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Les buts de l'Administration sont d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes désignées. La *Loi sur le pilotage* énonce que les tarifs doivent être justes, raisonnables et suffisants de manière à permettre à l'Administration, avec tout revenu provenant d'autres sources, d'assurer son autonomie financière.

L'Administration est exempte du paiement d'impôts sur le revenu.

L'Administration n'est pas un mandataire de Sa Majesté.

Le président de l'Administration est nommé par décret du Gouverneur en conseil, sous la recommandation du ministre des Transports. Le directeur général est sélectionné par le conseil d'administration et nommé par décret du Gouverneur en conseil avec la recommandation du ministre des Transports. Le directeur général assure la direction de l'Administration et a pleine autorité sur ses activités.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans

toutes les eaux canadiennes des provinces d'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

EXAMEN DE LOFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA (OTC) SUR LE PILOTAGE -PLAN D'ACTION

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

Recommandation	État
L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode de gestion des risques de pilotage pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. À tous les cinq ans, l'Administration fera l'évaluation de chaque zone de pilotage obligatoire et, en consultation avec les usagers, les zones de pilotage obligatoire où certains facteurs ou conditions ont changé, justifiant la réévaluation de la désignation, la méthode de gestion des risques sera utilisée.	Transports Canada a élaboré une méthode d'évaluation des risques de pilotage que doivent suivre les quatre administrations pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a entamé le processus de révision des zones de pilotage obligatoire qui devrait être terminée à l'hiver 2003.
L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.	Le système conçu pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été mis en œuvre. Seize pilotes ont fait l'objet d'une évaluation. Ce processus a été entamé avec l'entière collaboration des pilotes.
Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.	L'Administration suit la méthode de gestion des risques de pilotage pour répondre à cette exigence et devrait avoir terminé son examen d'ici l'hiver 2003.
Le Ministre recommande que l'Administration, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cette égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.	Cet exercice a été effectué en 2001 et en 2002 et se poursuivra.
Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.	En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001 et 2002.
Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.	Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et maintenue en 2001 et 2002. L'Administration a reçu quelques plaintes d'usagers, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.
Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de	L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel.

renseignements pratiques sur les incidents mineurs.	L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2003.
L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.	L'Administration s'est conformée à cette exigence.
L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.	L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999, 2000, 2001 et 2002 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

HYPOTHÈSES UTILISÉES DANS L'ÉLABORATION DU PLAN D'ENTREPRISE

VOLUME DE TRAFIC

Le service de pilotage est maintenant offert presque uniquement aux navires transocéaniques, bien qu'on ait remarqué une utilisation plus régulière des services de pilote chez les pétroliers canadiens au cours des cinq dernières années. Depuis le début des années 1980, le nombre d'affectations de pilote n'a cessé de diminuer. Cette tendance à la baisse a été contrée grâce à des augmentations du nombre d'affectations de 8 p. 100 en 1993 par rapport à 1992 et de 42 p. 100 en 1994 par rapport à 1993. Le niveau de trafic en 1995 a diminué de 21 p. 100 par rapport à 1994, tandis que celui de 1996 a augmenté de 13 p. 100 par rapport à 1995 et celui de 1997, de 4 p. 100 par rapport à 1996. Pour des raisons inhabituelles et inattendues, le volume de trafic en 1998 a dépassé de 26 p. 100 celui de 1997. Du fait que la menace d'une loi sur les quotas et de pénalités tarifaires d'importation planait sur les importations d'acier, un volume élevé d'acier est entré dans les Grands Lacs avant l'adoption des mesures proposées. La suite des événements a depuis confirmé que les propositions visant à limiter l'importation d'acier ne se sont jamais concrétisées et ont occasionné, de fait, une plus grande importation d'acier. Les affectations canadiennes ont été anormalement plus élevées en 1998 étant donné que deux des circonscriptions internationales ne disposaient pas de suffisamment de pilotes américains pour leurs affectations respectives, d'où le recours aux pilotes canadiens pour assumer l'excédent de trafic. En 1999, les États-Unis ont accru le nombre de pilotes de sorte qu'ils peuvent maintenant satisfaire à la demande.

L'importation d'acier et l'exportation de grains devraient se maintenir aux niveaux de 1997 pendant le reste de 2002 ainsi qu'en 2003 et au-delà. On prévoit que le volume de trafic de 2002 sera de 5 p. 100 inférieur à celui de 2001.

Selon les prévisions émises par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada, le volume de trafic pour les années 2003 à 2007 sera semblable à celui de 1996.

Le volume de trafic maritime au cours de la période de planification dépendra largement de l'exportation de grains et du mouvement de l'acier dans les ports des Grands Lacs. Le niveau de trafic depuis le canal Welland jusqu'aux ports des lacs supérieurs constitue un facteur important dans la production de revenus.

Le nombre d'affectations prévu pour 2003 est de 6 800. Or, il est à noter que la taille et la destination des navires sont également des indicateurs de revenus et peuvent également avoir une incidence sur les revenus. Même si l'Administration ignorait le nombre total d'affectations pour 2002 au moment de la préparation de ce plan, elle estime, en fonction des six premiers mois de la saison, qu'environ 6 800 affectations seront enregistrées.

	1996 résultats réels	1997 résultats réels	1998 résultats réels	1999 résultats réels	2000 résultats réels	2001 résultats réels	2002 prévision	2003-2007 planifié
Affectations	6 903	7 192	9 085	8 108	8 605	7 151	6 800	6 800
Variation en pourcentage	+13 %	+4 %	+26 %	-10 %	+6 %	-17%	-5%	-%

NIVEAUX TARIFAIRES

Tableau sommaire des modifications tarifaires

Résultats réels										Planifiés
1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003-2007
-2 %	[1]4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	[2]-5 %	[3]-5 %	0 %	[4]+3%	[5]+3% par année

[1] Augmentation tarifaire de 1,5 p. 100 publiée en 1992 et mise en application en mars 1994, accompagnée d'une augmentation tarifaire de 2,5 p. 100 en juillet 1994.
[2] Réduction de 5 p. 100 appliquée aux secteurs canadiens.
[3] Nouvelle réduction de 5 p. 100 dans la seconde année.
[4] Hausse tarifaire globale de 3 p. 100 (hausse appliquée aux circ. de Cornwall et du lac Ontario)
[5] Hausses tarifaires globales de 3 p. 100 en 2003 (hausses appliquées aux circ. de Cornwall et du lac Ontario) et nouvelle hausse tarifaire de 3 p. 100 en 2003 (hausse appliquée aux circ. internationales n[os] 1 et 2), ainsi qu'une hausse globale de 2,5 p. 100 par année pour le reste de la période de planification.

Tableau sommaire de l'inflation
selon l'indice des prix à la consommation

1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Estimation 2003-2007
1,8 %	0,2 %	2,2 %	1,6 %	1,7 %	0,9 %	1,7 %	3 %	3,3%	3%	2,0%

Note : Les résultats réels proviennent de Statistique Canada et les prévisions, dun observateur de la Banque canadienne impériale de commerce.

AUGMENTATIONS SALARIALES

Les quatre (4) conventions collectives conclues avec les corporations de pilotes ont été renégociées pour une période de trois (3) ans qui prendra fin le 31 mars 2002. Les augmentations salariales se situent en moyenne à 3p. 100 par année. Le plan dentreprise est préparé en fonction d'une hausse salariale basée sur l'indice du coût de la vie pour les cadres et les pilotes en 2002 et 2003. L'Administration a entamé les négociations avec les quatre (4) groupes de pilotes; elles devraient se terminer d'ici le début de 2003. Ce gel salarial sera effectué en réduisant le nombre de pilotes et/ou gelant les salaires.

Le contrat conclu avec l'Alliance de la fonction publique du Canada, qui comprend le personnel de bureau et les répartiteurs, a été renégocié pour une période de trois ans prend fin le 30 juin 2003.

NOMBRE DE PILOTES

Entre 1981 et la fin de la saison 1993, l'Administration a supprimé 73 postes de pilote à temps plein (le nombre de postes passant de 127 à 54) en raison d'une baisse considérable du volume de trafic au cours de cette période. Elle a cherché à réduire le nombre de retards causés par l'augmentation inattendue et imprévue (42 p. 100) du volume de trafic en 1994 en :

(i) rappelant des pilotes à la retraite;
(ii) prolongeant les périodes de travail des pilotes contractuels;

(iii) adaptant les règles de travail pour permettre aux pilotes de faire davantage d'heures supplémentaires;

(iv) épuisant les listes d'admissibilité de manière à embaucher dix pilotes à temps plein supplémentaires.

En dépit de ces mesures, l'Administration n'a pu éliminer complètement les retards en raison des flux de trafic considérables qui sont survenus.

Dans le domaine de la navigation maritime, les navires vont et viennent dans le réseau de façon imprévue, dans des conditions météorologiques et ambiantes parfois mauvaises. Il faut donc une infrastructure qui puisse assurer la sécurité, fournir des pilotes sur demande (même aux navires exemptés) et faire face aux flux de trafic irréguliers. Toutefois, l'Administration ne pourra peut-être pas assurer ce service à l'avenir puisque son objectif d'autonomie financière ne lui permet pas d'embaucher des pilotes supplémentaires pour contrebalancer les augmentations soudaines et temporaires du volume de trafic.

L'Administration croit que le nombre de pilotes établi en 2001 permettra de desservir le trafic prévu pour la période allant de 2003 à 2007. Le nombre de pilotes a été réduit de six (6). Durant les périodes de pointe isolées, les demandes en pilote ne peuvent être satisfaites, ce qui entraîne des retards pour la navigation. Comme elles font fait depuis 1994, l'Administration et l'industrie maritime doivent accepter que se produisent certains retards puisque les coûts associés à l'élimination de tous les retards risqueraient d'être considérables.

AUTRES FACTEURS

(i) L'Administration continuera d'examiner ses frais d'exploitation et réduira ses dépenses, où cela est possible, comme elle l'a fait dans le passé. Elle examinera le nombre de pilotes en fonction de la demande et ne recrutera d'autres pilotes que lorsqu'il sera évident qu'une augmentation du volume de trafic est susceptible de se maintenir.

(ii) L'état des résultats pour la période de planification est basé sur une saison de navigation qui n'excédera pas une moyenne de 270 jours.

(iii) Il est difficile de faire des prévisions inflationnistes vu l'incertitude des événements futurs et le rythme auquel l'inflation se répercute sur les frais d'exploitation. L'Administration préparera le plan quinquennal en se basant sur un indice moyen du coût de la vie de 2 p. 100. Il s'agit dune estimation prudente, la meilleure que lon puisse faire à ce moment-ci.

POLITIQUES FINANCIÈRES

Le paragraphe 33 (3) de la *Loi sur le pilotage* exige que l'Administration établisse des tarifs qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, lui procureront un revenu suffisant pour assurer son autonomie financière.

Ce même paragraphe exige aussi que les tarifs des droits de pilotage soient justes et raisonnables.

Lorsqu'il n'est pas possible de concilier ces deux exigences, l'Administration veut, conformément à sa politique, que la priorité soit accordée au principe des tarifs justes et raisonnables. Même si elle s'est fixé comme but l'autonomie financière, elle n'entend pas l'atteindre nécessairement chaque année (ou chaque période) aux dépens du principe des tarifs « justes et raisonnables ».

Son surplus de fonds permettra à l'Administration d'assurer son autonomie financière tout en établissant des tarifs justes et raisonnables. Elle n'aura donc pas à compter sur les fonds publics, dont l'élimination est d'ailleurs prévue par une décision de principe de Transports Canada ainsi que dans la *Loi maritime du Canada*.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

BILAN
(en milliers)

	PRÉVISION RÉELS 2001	PRÉVISION 2002	BUDGET 2003	PRÉVISION 2004	PRÉVISION 2005	PRÉVISION 2006	PRÉVISION 2007
ACTIF							
ACTIF COURANT							
CAISSE ET PLACEMENTS	3,263 $	2,761 $	2,663 $	2,574 $	2,628 $	2,691 $	2,765 $
COMPTES DÉBITEURS	2,998	3,008	3,165	3,245	3,325	3,405	3,495
	6,261	5,769	5,828	5,819	5,953	6,096	6,260
PLACEMENTS À LONG TERME							
PLACEMENTS À LONG TERME	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150
PLACEMENTS - PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	2,999	4,102	4,309	4,524	4,749	4,992	5,222
BIENS IMMOBILISÉS	826	926	1,026	1,126	1,226	1,326	1,426
MOINS : AMORTISSEMENT CUMULÉ	(639)	(709)	(769)	(839)	(909)	(969)	(1,019)
	187	217	257	287	317	357	407
TOTAL DE L'ACTIF	10,597 $	10,188 $	10,394 $	10,630 $	11,019 $	11,435 $	11,889 $
PASSIF							
COMPTES CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER	4,574 $	4,630 $	4,650 $	4,650 $	4,789 $	4,933 $	5,081 $
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	2,918	3,046	3,263	3,468	3,693	3,926	4,166
TOTAL DU PASSIF	7,492	7,676	7,913	8,118	8,482	8,859	9,247
AVOIR DES ACTIONNAIRES							
ACTIONS ORDINAIRES	-	-	-	-	-	-	-
CAPITAL D'APPORT	82	82	82	82	82	82	82
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS	3,123	2,491	2,409	2,429	2,455	2,494	2,560
	3,205	2,483	2,491	2,512	2,537	2,576	2,642
TOTAL DU PASSIF ET DE L'AVOIR	10,597 $	10,188 $	10,394 $	10,630 $	11,019 $	11,435 $	11,889 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

(en milliers)

	PRÉVISION RÉELS 2001	PRÉVISION 2002	BUDGET 2003	PRÉVISION 2004	PRÉVISION 2005	PRÉVISION 2006	PRÉVISION 2007
RECETTES							
DROITS DE PILOTAGE	12,595 $	12,750 $	13,500 $	13,835 $	14,180 $	14,530 $	14,890 $
PLACEMENTS	427	275	250	250	250	250	260
DIVERS	132	125	145	145	145	145	145
TOTAL	13,154 $	13,150 $	13,895 $	14,230 $	14,575 $	14,925 $	15,295 $
DÉPENSES							
SALAIRES - PILOTES	9,191 $	7,937 $	7,829 $	7,985 $	8,145 $	8,310 $	8,475 $
AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	1,744	1,893	1,893	1,783	1,883	1,983	2,083
SALAIRES - EXPLOITATION	839	730	738	750	765	780	795
AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	177	190	196	194	198	204	208
FRAIS DE DÉPLACEMENT	870	850	870	890	910	930	950
BATEAUX PILOTES	460	460	460	465	470	475	480
TRANSPORT TERRESTRE	346	350	360	365	370	375	380
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	167	270	275	280	285	290	295
PAYÉES	116	-	-	-	-	-	-
COMMUNICATIONS	64	55	55	55	55	55	55
SERVICES DE RÉPARTITION	170	160	150	150	150	150	150
SERVICES PUBLICS ET FOURNITURES	144	145	150	150	150	150	150
FORMATION	112	30	100	100	100	100	100
SUPPLÉMENT D'ASSURANCE-VIE	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	14,377 $	12,840 $	12,886 $	13,167 $	13,481 $	13,802 $	14,121 $
MARGE D'EXPLOITATION	(1,223) $	310 $	1,027 $	1,063 $	1,094 $	1,123 $	1,164 $
DÉPENSES ADMINISTRATIVES							
SALAIRES	380 $	395 $	422 $	430 $	440 $	450 $	460 $
AVANTAGES SOCIAUX	87	97	100	102	104	106	108
SERVICES PUBLICS ET LOYER	55	50	55	55	60	65	70
EMPLOYÉS RETRAITÉS	19	20	15	15	15	15	15
JETONS DE PRÉSENCE	105	130	130	130	135	140	145
FRAIS DE DÉPLACEMENT	85	100	85	85	85	85	85
COMMUNICATIONS	16	15	20	20	20	20	20
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	39	60	62	65	60	63	65
PAYÉES	30	-	-	-	-	-	-
SERVICES PROFESSIONNELS	70	65	50	50	50	50	50
AMORTISSEMENT	99	70	60	70	70	60	50
	1,053 $	1,002 $	1,019 $	1,042 $	1,069 $	1,064 $	1,068 $
PROFIT NET (PERTE)	(2,276) $	(722) $	8 $	21 $	25 $	39 $	66 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

STATISTIQUES ET INDICATEURS DE RENDEMENT

(en milliers)

	RÉSULTATS RÉEL 2001	2002	PRÉVISION 2003	2004	2005	2006	2007
RÉSUMÉ D'EXPLOITATION							
REVENUS TOTAUX	13,154 $	13,150 $	13,895 $	14,230 $	14,575 $	14,925 $	15,285 $
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	10,936	9,820	9,822	9,788	10,026	10,293	10,568
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	1,006	920	926	944	963	984	1,003
FRAIS DE DÉPLACEMENT DES PILOTES	1,216	1,200	1,230	1,255	1,280	1,305	1,330
BATEAUX-PILOTES	488	450	460	465	470	475	480
AUTRES FRAIS DIRECTS	753	650	730	735	740	745	760
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION	14,377	12,040	12,868	13,187	13,481	13,802	14,121
MARGE D'EXPLOITATION	(1,223)	310	1,027	1,063	1,094	1,123	1,164
DÉPENSES ADMINISTRATIVES	1,053	1,032	1,019	1,042	1,069	1,084	1,098
PROFIT NET (PERTE)	(2,276) $	(722) $	8 $	21 $	25 $	39 $	66 $
STATISTIQUES							
NOMBRE TOTAL D'AFFECTATIONS	7,151	6,800	6,800	6,800	6,800	6,800	6,800
HEURES EN MOYENNE SUR LA PASSERELLE PAR AFFECTATION	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2
NOMBRE TOTAL D'HEURES SUR LA PASSERELLE	58,638	55,760	55,760	55,760	55,760	55,760	55,760
NOMBRE DE PILOTES (MOYENNE)	60	63	63	63	63	63	63
AFFECTATIONS SANS ACCIDENT	99.5%	99.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
NOMBRE MOYEN D'AFFECTATIONS PAR PILOTE	104	108	108	108	108	108	108

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

2003

Matériel de communication	5 000 $
Matériel et mobilier de bureau	5 000 $
Mise à niveau des logiciels et du matériel informatique et ordinateurs portables pour l'utilisation des cartes marines électroniques	90 000 $
	100 000 $

Les dépenses en capital pour 2003 prévoient une sortie de fonds de 5 000 $ qui serviront à remplacer le matériel et le mobilier de bureau périmés et usés dans les bureaux de l'Administration, et de 5000 $ pour lachat de matériel de communication. En outre, l'Administration entend dépenser 90 000 $ pour acheter le matériel informatique nécessaire à l'utilisation des cartes marines électroniques.